VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 60)
z dnia 25 stycznia 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 60)

25 stycznia 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji oraz **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli wydatków spółek Grupy PKP na usługi doradcze (konsultingowe) oraz eksperckie,

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli prywatyzacji PKP Energetyka SA.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa wraz ze współpracownikami, **Wojciech Kutyła** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Mirosław Pawłowski** prezes zarządu PKP SA wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Henryk Grymel** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Minęła godzina szesnasta, więc powoli możemy przystąpić do rozpatrzenia porządku obrad posiedzenia Komisji Infrastruktury.

Niniejszym otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam pana ministra Bittela, który reprezentuje Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Witam pana wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli Wojciecha Kutyłę. Dziękuję bardzo. Proszę państwa, w trakcie realizacji porządku obrad będę witał kolejnych gości, którzy będą się przedstawiać i zabierać głos.

Aby nie tracić czasu chcę stwierdzić, że możemy rozpocząć procedowanie dzisiejszego porządku obrad. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli wydatków spółek Grupy PKP na usługi doradcze (konsultingowe) i eksperckie oraz informacji o wynikach kontroli prywatyzacji PK Energetyka SA. Czy do porządku obrad państwo posłowie zgłaszają jakieś uwagi? Nie słyszę. Jeśli nie ma uwag do porządku dziennego, to stwierdzam przyjęcie tego porządku i bez zbędnej zwłoki powinniśmy przystąpić do jego procedowania.

Wobec tego, jeśli można, proszę pana wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli o przedstawienie rzeczonej informacji. Ma pan pełną władzę aby, jeśli zajdzie taka potrzeba, udzielać głosu swoim współpracownikom. Dziękuję bardzo.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, rzeczywiście mamy przygotowane dwie informacje o naszych kontrolach. Jedna z nich jest w formie prezentacji, która, niestety, nie chce się uruchomić, więc poproszę pana o ustne jej przedstawienie. Przy drugim temacie, dotyczącym prywatyzacji PKP Energetyka, osobiście przedstawię tę informację. Bardzo proszę o prezentację.

Doradca ekonomiczny Delegatury NIK w Warszawie Michał Musioł:

Proszę państwa, nazywam się Michał Musioł. Jestem pracownikiem delegatury NIK w Warszawie na stanowisku doradcy ekonomicznego. Jestem autorem programu tej kontroli i osobą, która była odpowiedzialna za nadzór kontroli, a także odpowiedzialna za przygotowanie projektu informacji o wynikach kontroli dotyczącej wydatków na usługi doradcze i eksperckie spółek z Grupy PKP.

Zanim przejdę do syntetycznego przedstawienia wyników tej kontroli, chciałbym powiedzieć parę słów na temat genezy tej kontroli, a także jej założeń, ponieważ będzie to bardzo przydatne i pomocne przy zrozumieniu ocen końcowych, jakie sformułowaliśmy w stosunku do poszczególnych jednostek.

Kontrola została zainicjowana na wniosek Komisji Infrastruktury. Tę kontrolę ujęliśmy w planie kontroli jeszcze na 2015 r. Jak w przypadku każdej kontroli, jej przygotowanie poprzedziło opracowanie tzw. analizy przedkontrolnej. Prowadziliśmy analizę przedkontrolną w tym celu, żeby zidentyfikować pewne obszary, na których powinna skupić się nasza kontrola, zidentyfikować pewne ryzyka, ewentualne przyszłe nieprawidłowości. Co było wynikiem tej analizy?

Otóż okazuje się, że spółki Grupy PKP, podobnie jak inni przedsiębiorcy, szeroko korzystają z usług doradczych i eksperckich. To są usługi różnego rodzaju. Są to usługi o charakterze reklamowym, ale również usługi polegające, na przykład, na doradztwie przedprywatyzacyjnym. Jednakże w przypadku spółek Grupy PKP pojawiał się szereg negatywnych informacji dotyczących tych podmiotów, zarówno ze strony środowisk eksperckich, pochodzących od pracowników tych spółek, doniesień medialnych. Z tych informacji wyłuskaliśmy następujące problemy. Umowom dotyczącym usług doradczych zarzucano, że są zbyt kosztowne, że spółki nie wykorzystują własnych zasobów przy realizacji zadań, że efekt tych umów nie przynosi żadnych korzyści spółkom, że są one nie wykorzystywane, że te działania są nieefektywne.

Konsekwencją takiej analizy było zaplanowanie kontroli w dwóch obszarach. W pierwszym obszarze skupiliśmy się na analizie procedur obowiązujących w tych spółkach. nadaliśmy im pewne atrybuty, które na bazie doświadczeń Najwyższej Izby Kontroli, uznaliśmy, że są niezbędne dla uznania, że zakupy dokonywane na podstawie tych procedur, będą zakupami dokonywanymi w sposób celowy oraz gospodarny.

Natomiast w drugim obszarze prześledziliśmy proces zakupowy w przypadku 68 postępowań. Można powiedzieć, że od momentu pojawienia się pomysłu na zakup pewnej usługi poprzez zawarcie umowy, rozliczenie umowy, wywiązywanie się z obowiązków umownych, trzeci obszar kontroli dotyczył sposobu wykorzystania efektów zrealizowanych umów. Kontrolą objęliśmy 4 podmioty: spółkę PKP SA, spółkę PKP Energetyka, PKP Informatyka oraz PKP Intercity. Kontrola objęła lata 2012-2014.

Chciałbym jeszcze dodać, że na potrzeby tej kontroli opracowaliśmy pojęcie „usługi doradczej i eksperckiej", żeby posługiwać się tym pojęciem razem z podmiotami kontrolowanymi. Uznaliśmy, że usługi doradcze i eksperckie są wykonywane przez podmioty zajmujące się tym zawodowo, posiadające szczególną profesjonalną, ekspercką wiedzę. I co najważniejsze – usługi te miały dotyczyć dziedzin takich jak: reklama i promocja, doradztwo prawne, gospodarcze, techniczne, zarządzanie finansowe, zarządzanie kapitałem ludzkim, reorganizacja spółek, opracowanie strategii spółek, wdrażanie strategii, projektowanie i wdrażanie rozwiązań informatycznych. Uznaliśmy, że te obszary najbardziej zasługują na przeprowadzenie kontroli.

Jeszcze dwa końcowe słowa tytułem wstępu. Jaka była skala tej działalności? Otóż w latach 2012-2014 zidentyfikowaliśmy (według definicji, o której państwu mówiłem) aż 1029 umów na usługi doradcze i eksperckie, zawarte w tym okresie przez te 4 podmioty. Na ten cel łącznie wydatkowano 171 mln zł. Najwięcej wydała PKP SA. Najmniej wydała PKP Informatyka.

Jaki był zakres naszego badania? Zbadaliśmy 68 umów. Przebieg całego procesu, czyli jest to około 7% wszystkich umów, na które wydano 23 mln zł. Ciekawostką jest to, że większość z tych umów dotyczyła marketingu, reklamy i public relation, a także usług o charakterze finansowym.

Przechodzę do konkretnych ustaleń kontroli w pierwszym obszarze. Proszę państwa, wszystkie jednostki, wszystkie kontrolowane spółki wdrożyły procedury regulujące zakup towarów i usług od podmiotów zewnętrznych. Przy czym, w przypadku usług doradczych i eksperckich procedury te nie przewidywały obowiązku przeprowadzania szczegółowych analiz dotyczących kosztów i korzyści związanych ze zleceniem takiej umowy, a także dogłębnych analiz uzasadniających zlecenie danej usługi. Co więcej, nie przewidywano również obowiązku dokumentowania w formalny sposób czynności wykonywanych w tym zakresie.

Kolejna sprawa. W trzech, z czterech podmiotów, praktycznie nie przyjęto regulacji, które w szczegółowy sposób określałyby zasady dotyczące szacowania wartości zamówienia przed jego udzieleniem. W jednej ze spółek w ogóle nie było wymogu dotyczącego szacowania wartości zamówienia przed zawarciem umowy.

Kolejne ustalenie dotyczyło tego, że w trzech spółkach praktycznie nie było wymogu, który mówiłby o tym, aby przed zleceniem usługi dokonać analizy, czy przypadkiem spółka nie jest w stanie zrealizować danego zadania własnymi zasobami. Tylko w jednej spółce – PKP Informatyka – był sformułowany taki wymóg, ale jednocześnie nie było żadnych wymogów formalnych dotyczących dokumentowania tych czynności, co oznacza, że w praktyce nie natrafiliśmy na żaden ślad, który dokumentowałby przeprowadzenie takiej analizy. W praktyce nie przeprowadzano takich analiz.

Kolejne bardzo istotne ustalenie. Proszę państwa, mimo tego, że w procedurach zakupowych sformułowano prymat trybów konkurencyjnych, to usługi doradcze i eksperckie były de facto wyłączone z trybów konkurencyjnych. Dlaczego? Ponieważ w każdej ze spółek znalazł się zapis, który usługi tego typu, bądź przez użycie pojęcia „usługi doradcze i eksperckie", bądź też przez wylistowanie konkretnych usług, wyłączał je ze stosowania tych procedur. W efekcie prowadziło to do tego, że w przypadku usług doradczych i eksperckich wystarczyło (od strony formalnej) sporządzić tylko i wyłącznie wniosek zakupowy oraz uzyskać odpowiednią zgodę zależną od wartości zamówienia i można było zlecić taką usługę.

Jaki był skutek stwierdzonych przez nas uchybień? W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, brak uregulowania takich kwestii w połączeniu z faktem, że zamówienia na usługi eksperckie i doradcze były, w zdecydowanej większości, dokonywane w trybie poza konkurencyjnym, stwarzał warunki do nieefektywnego wydatkowania środków. Co więcej, brak obowiązku dokumentowania niektórych czynności podejmowanych w trakcie udzielania zamówień (czyli analizy potrzeb, szacowania wartości, wyboru wykonawcy) w naszej ocenie skutkował brakiem transparentności postępowań, a także ograniczał mechanizmy kontroli jeżeli chodzi o te usługi.

W uzupełnieniu powiem państwu, że spośród 68 zbadanych umów, 40 umów było udzielonych z wolnej ręki. W spółce PKP Informatyka na 15 zamówień, w 10 przypadkach nie oszacowano wartości zamówienia przed zakupem, co ma później wpływ na wartość tego zamówienia.

Proszę państwa, stwierdziliśmy również, że przed zleceniem usług spółki nie prowadziły analiz kosztów i korzyści, pogłębionych analiz zasadności zakupu. Osoby odpowiedzialne za zlecenia w trakcie kontroli tłumaczyły nam, że oczekiwania Najwyższej Izby Kontroli są nadmiernym formalizmem. Stwierdzono, że takie czynności są prowadzone, a efekty tych czynności są przedstawiane we wnioskach zakupowych. Jednak ustalenia naszej kontroli nie potwierdziły tych wyjaśnień. Dlaczego?

Aż w 34% przypadków w ogóle nie było wniosków zakupowych, a w pozostałych wnioskach zakupowych uzasadnienia, tak naprawdę, ograniczały się do jednego, dwóch, trzech, zdań. W tych uzasadnieniach najczęściej pisano o potrzebie zakupu takiej usługi, albo ograniczały się one do przedstawienia zakresu takiej usługi. Na podstawie tej dokumentacji nasi kontrolerzy nie potrafili określić potrzeby determinującej konieczność dokonania tego zakupu i jakie korzyści odniesie spółka w relacji do poniesionych kosztów i efektów, jakie powinno to przynieść.

Pozwolę sobie zacytować fragment jednego z uzasadnień –„W związku z wdrożonym w spółce projektem »Opracowanie i wdrożenie modelu biznesowego« biuro widzi konieczność skorzystania z konsultacji firmy doradczej". Chcę państwu powiedzieć,

że na pozytywną ocenę zasługuje reakcja zarządów spółek już po naszej kontroli. Przykładowo, spółka PKP Intercity po zakończeniu kontroli NIK wprowadziła nowe procedury, w których jednoznacznie sformułowano wymóg przeprowadzenia dogłębnej analizy biznesowej, połączonej z analizą potrzeb i korzyści. Co więcej, sformułowano wymóg dokonania szacowania wartości zamówienia, podania metodyki tego wartościowania zamówień, a także dokumentowania wszystkich tych czynności.

Najwyższa Izba Kontroli uznała za niecelowe zlecenie wykonania usług w przypadku 10 umów: 4 umów zawartych przez PKP SA, 4 umów zawartych przez PKP Energetyka i 2 umów zawartych przez PKP Intercity. To były umowy, na które łącznie wydatkowano prawie 1,5 mln zł. Dokładnie 1,496 mln zł. Na podstawie naszych analiz stwierdziliśmy, że przedmiot tych umów mógł, bądź też nawet powinien, być zrealizowany własnymi zasobami spółek. Dlaczego? Ponieważ konkretne zadania będące przedmiotem tych umów były przypisane bądź to do zakresu obowiązków pracowników spółek, bądź do departamentów, bądź wręcz do zarządów.

W trakcie kontroli wyjaśniano nam, że spółki nie były w stanie wykonać tych zadań ze względu na przykład, na wiedzę ekspercką, jaka była wymagana. W opozycji do tego stoi przedmiot niektórych umów. Chciałbym państwu powiedzieć, że na przykład spółka PKP Intercity zleciła przygotowanie na zewnątrz strategii swojej działalności na lata 2013-2015 z perspektywą do 2020 r. Co ciekawe, w tym okresie w spółce działało Biuro Strategii, do zadań którego należało przygotowanie strategii, nadzór nad nią, monitoring, czuwanie nad realizacją. Co więcej, wszystkie komórki spółki były zobowiązane do współdziałania z Biurem Strategii przy tworzeniu strategii. Jak wyjaśniały nam osoby odpowiedzialne za zlecenia tego zadania, na poziomie spółki nie traktowano tego zadania z należytą powagą i dopiero zatrudnienie zewnętrznego doradcy nadało odpowiedni priorytet realizacji tego zadania. Co więcej, pracownicy spółki wyjaśniali, że zlecanie usług na zewnątrz było dobrze widziane przez spółkę PKP SA, jako przejaw profesjonalnego działania.

Trzy spółki, czyli PKP Intercity, PKP Energetyka oraz PKP Informatyka ponosiły koszty wynikające z realizacji tzw. umów korporacyjnych, których wykonawcą była spółka PKP SA, czyli właściciel tych spółek. Zawarcie umów było w naszej ocenie działaniem nie przynoszącym weryfikowalnych, wynikających bezpośrednio z umowy korzyści dla spółek. Dlaczego? Część zadań będących przedmiotem umów miała charakter zarządzania spółką lub było zbieżne z zadaniami ich komórek organizacyjnych. Strony umów nie uzgadniały zakresu świadczonych usług.

W ramach Grupy PKP spółka PKP SA wykonywała prace nie mające charakteru usług świadczonych bezpośrednio na rzecz spółek, prace nie objęte tymi umowami, a także prace wykonywane jednocześnie przez same spółki. Dodatkowo, przyjęty sposób rozliczania umów nie pozwalał na dokonanie weryfikacji wykonanych prac. Na podstawie umów spółki płaciły co miesiąc stałą kwotę na rzecz PKP SA, otrzymując sprawozdanie z realizacji wykonanych prac. Przykładowo, spółka PKP Energetyka co miesiąc płaciła 114 tys. zł, PKP Informatyka 45 tys. zł, a PKP Intercity 132 tys. zł.

Proszę państwa, we wszystkich skontrolowanych podmiotach stwierdziliśmy przypadki nieprzestrzegania wewnętrznych procedur regulujących zlecanie usług. Przy czym, nie miało to jedynie wymiaru formalnego. To nierzetelne działanie świadczyło o ograniczonej skuteczności systemu kontroli i nadzoru w spółkach. Dowodziło niefrasobliwego podejścia do realizacji tych umów. Najczęstsze nieprawidłowości dotyczące nieprzestrzegania procedur polegały na zawieraniu umów pomimo braku wniosków zakupowych, sporządzania niekompletnych wniosków, przedstawiania zarządowi niekompletnej dokumentacji, nieprzestrzegania wymogów dotyczących uzgodnień, wyrażania zgody na dokonanie zakupów np. w niewłaściwej formie, czyli bez formy uchwały, czy też (w dwóch przypadkach) zlecenie zamówienia w trybie nie konkurencyjnym, ale z wolnej ręki, pomimo tego, że nie było przesłanek do zastosowania takiego trybu.

Stwierdziliśmy również przypadki naruszania postanowień umownych, i to nie ze strony wykonawców, ale ze strony zamawiającego. To również było wynikiem nieprzygotowania spółek do realizacji części umów, co z kolei było konsekwencją braku zapisów, o których państwu mówiłem, w regulacjach wewnętrznych. Te nieprawidłowo-

ści polegały na zwłoce w odbiorach, udzielaniu zleceń w ramach umów bez dochowania wymogów formalnych (dotyczących reprezentacji w tym zakresie), wydłużania okresu obowiązywania umowy bez uprzedniego dokonania czynności warunkującej możliwość dokonania takiego przedłużenia.

O co tutaj chodzi? Warunkiem przedłużenia umowy było najpierw dokonanie pozytywnej oceny wykonawcy. To jest zapis, który stoi na straży interesów zamawiającego. Spółki nie przestrzegały tego wymogu. Dochodziło do zmiany zakresu rzeczowego umowy bez aneksowania. To, z kolei, stawiało spółki w trudnej sytuacji w przypadku pojawienia się ewentualnego konfliktu interesów, ewentualnego sporu. Stwierdziliśmy także potwierdzanie wykonania prac bez ich uprzedniej weryfikacji. Dotyczyło to wspomnianych przeze mnie umów korporacyjnych.

Proszę państwa, w każdej ze spółek stwierdzaliśmy również przypadki umów, które należycie nie zabezpieczały interesu zamawiającego. Polegało to bądź na braku pewnych zapisów w umowach, które dotyczyłyby kar umownych z tytułu nieterminowego lub nierzetelnego wykonania umowy. Oczywiście nie przekreślało to możliwości dochodzenia swoich praw, natomiast takie zapisy ułatwiłyby spółkom możliwość dochodzenia swoich roszczeń. Ciekawa była geneza tego stanu. Otóż duże firmy audytorskie nie godziły się na umieszczanie takich zapisów. Przychodziły z własnymi wzorami umów.

Stwierdzaliśmy również przypadki umów, w których zapisy w ewidentny sposób prowadziły do tego, że wydatki miały niegospodarny charakter. Spółka PKP SA zawarła umowę, której efekt był bardzo konkretny, wymierny i mierzalny. Pomimo tego wypłatę wynagrodzenia uzależniła od liczby przepracowanych godzin. Co to oznaczało? Umowa była realizowana w sześciu etapach. Po trzech etapach wykonawca powiedział już, że wyczerpała się liczba wszystkich godzin i spółka niejako była zmuszona do zawarcia kolejnej umowy. Finalnie zwiększyło to koszt tej umowy o 58% – o 300 tys. zł.

W naszej ocenie, tego typu działania, czy też tego typu wydatki były ocenione jako niegospodarne. Większość przykładów i szczegółów dotyczących nieprawidłowości, które państwu przedstawiam, znajduje się w części szczegółowej informacji o wynikach.

Proszę państwa, stwierdzaliśmy również nieprawidłowości przy wypłacie wynagrodzeń. Nieprawidłowości o najmniejszym ciężarze gatunkowym dotyczyły opóźnień w płatności za faktury. Z tego tytułu zapłacono odsetki za zwłokę w wysokości niecałych 6 tys. zł. Dotyczyło to 53 faktur, ale chcę państwu powiedzieć, że ten problem tylko pozornie był mały, ponieważ wykonawcy nie naliczali odsetek za zwłokę w stosunku do spółek Grupy PKP, dlatego że był to dla nich bardzo wdzięczny partner, który zlecał te umowy. Nie było praktyki naliczania odsetek.

W jednym przypadku miało miejsce wypłacenie wykonawcy wynagrodzenia, pomimo nie spełnienia się warunków do tej wypłaty. PKP Informatyka zawarła umowę ze swoim byłym pracownikiem, do którego zadań należało pozyskiwanie kontrahentów. W zależności od wyników finansowych, czyli przychodów jakie to wygenerowało w spółce, umowa przewidywała możliwość wypłacenia nagrody. Pomimo nieosiągnięcia wskaźników określonych w umowie, temu pracownikowi wypłacono nagrodę w wysokości niecałych 15 tys. zł. Te dwie osoby (wykonawca i dyrektor odpowiedzialny za wypłatę wynagrodzenia) zakończyły pracę przed kontrolą NIK-u. Natomiast już po kontroli uzyskaliśmy informacje z zarządu, że są prowadzone czynności mające na celu wyjaśnienie tej sytuacji, łącznie z możliwym zawiadomieniem prokuratury.

Proszę państwa, w przypadku sześciu umów nie wykorzystano wyników prac. wykorzystano je częściowo, bądź też te prace nie były bezpośrednio związane z działalnością spółki. Na te umowy łącznie wydano 841 tys. zł, czyli prawie 4% badanej przez nas populacji wydatków. To oczywiście świadczy o niewłaściwym przygotowaniu spółek, zarówno na etapie poprzedzającym udzielenie zamówień, jak i na etapie jego realizacji.

Kolejny ciekawy przykład. PKP Intercity zleciła przygotowanie centralnej organizacji zakupowej. Efekt miał być taki, że centralna organizacja zakupowa miała obniżyć koszty dokonywania zakupów w spółce. W ramach tej umowy wykonawca miał przygotować szereg dokumentów, procedur, wytycznych, która zostały konkretnie wycenione. Każdemu dokumentowi towarzyszyła wycena. Na przykład, wkład do księgi zakupów kosztował prawie 80 tys. zł. Strategie zakupowe kosztowały 163 tys. zł. Pomimo tego,

że wykonawca wywiązał się z umowy, do dnia zakończenia kontroli NIK, spółka PKP Intercity nie wdrożyła centralnej organizacji zakupowej w kształcie, za który finalnie zapłacono 668 tys. zł.

Przygotowała natomiast instrukcję zakupową, a w trakcie kontroli nie potrafiono pokazać nam wspólnych punktów pomiędzy tą dokumentacją. Co ciekawe, w ramach tej umowy przeprowadzono również analizę potencjału wybranych pracowników pod kątem zaproponowania im ścieżki kariery i kolejnych szkoleń. Oczywiście do czasu zakończenia naszej kontroli żaden z tych pracowników nie został objęty żadnym szkoleniem. Zaplanowano na to 50 tys. zł.

Proszę państwa, ocena ogólna. Ocena ogólna jest oceną negatywną. Negatywnie oceniliśmy działalność spółek w latach 2012-2014, dotyczącą zamówień na usługi doradcze i eksperckie podmiotom zewnętrznym. Jeżeli mielibyśmy mówić o szczegółach, to dwie spółki zostały ocenione negatywnie. Dwie spółki pozytywnie, pomimo stwierdzonych nieprawidłowości. Przy czym jedna z nich została oceniona negatywnie, ale w ramach naszego postępowania odwoławczego, ta ocena została zmieniona przez Komisję. Podstawą oceny negatywnej były okoliczności, które, przed chwilą, szczegółowo państwu przedstawiłem. Tej ocenie towarzyszy pewna konkluzja. Najwyższa Izba Kontroli uznała obowiązujący ówcześnie w spółkach system zlecania usług doradczych i eksperckich za system stwarzający warunki do zamawiania usług zbędnych, zawyżania kosztów poniesionych za te usługi, jak również, w naszej ocenie, ten system był podatny na wystąpienie zjawisk korupcyjnych. Bardzo państwu dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy w tej części ktoś państwa z Najwyższej Izby Kontroli będzie chciał zabrać głos?

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Myślę, że pan doradca bardzo szczegółowo i precyzyjnie przedstawił informację, więc bardzo dziękujemy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem zatem, że mamy wstęp do dyskusji dotyczący punktu pierwszego. Teraz proponuję realizację punktu drugiego, a dyskusja będzie wspólna dla obydwu punktów.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, pozwolą państwo, Wysoka Komisjo, że przedstawię informację, o której mowa w punkcie drugim. Informacja dotyczy kontroli prywatyzacji PKP Energetyka SA. Otóż kontrola prywatyzacji PKP Energetyka SA została przeprowadzona jako kontrola doraźna. Wynikała z wniosku sejmowej Komisji do Spraw Kontroli Państwowej, uchwalonego w dniu 22 lipca 2015 r. Komisja wnioskowała o przeprowadzenie kontroli prawidłowości prywatyzacji PKP Energetyka SA ze względu na to, że jest to spółka o strategicznym znaczeniu dla państwa. Informacja o wynikach tej kontroli została przekazana paniom i panom posłom w lipcu ubiegłego roku.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli prywatyzacja spółki PKP Energetyka SA była dopuszczalna w świetle obowiązujących przepisów, a zatem z punktu widzenia legalności. Jednak biorąc pod uwagę przedmiot działalności tej spółki i fakt, że jest to naturalny monopolista w dystrybucji energii elektrycznej do sieci trakcyjnej i jedyny właściciel sieci dystrybucyjnej zasilającej trakcje elektryczną linii kolejowych oraz fakt, że z uwagi na chęć maksymalizacji ceny spółkę sprzedano inwestorowi finansowemu, Najwyższa Izba Kontroli wskazała potencjalne, związane z tym ryzyka. Będę mówił o tych ryzykach w dalszej części wystąpienia.

Prywatyzacja spółki PKP Energetyka SA była prywatyzacją szczególną ze względu na znaczenie tego podmiotu dla funkcjonowania innych spółek grupy kapitałowej PKP SA, a pośredni także dla całej gospodarki. Spółka ta jest naturalnym monopolistą, jak już wspomniałem, w dystrybucji energii elektrycznej do sieci trakcyjnej PKP i jedynym właścicielem sieci dystrybucyjnej zasilającej trakcję. W latach 2012-2014 spółka była podmiotem rentownym. Zysk netto z całokształtu działalności kształtował się na poziomie od 50 do niemal 90 mln zł. Wskaźniki rentowności netto wyniosły od 1,1 do 2,4%.

Umowę sprzedaży akcji PKP Energetyka SA Zarząd PKP SA zawarł w dniu 25 września 2015 r. Była ona poprzedzona podpisaną w dniu 22 lipca 2015 r. przedwstępną umową sprzedaży akcji spółki. W świetle przepisów fundamentalnej w tym zakresie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, sprzedaż całości akcji spółki inwestorowi zewnętrznemu była legalna. Najwyższa Izba Kontroli zwraca uwagę, że ta ustawa zabrania wprawdzie sprzedaży mienia wchodzącego w skład linii kolejowej o znaczeniu państwowym, nie stawia jednak przeszkód do sprzedaży całości akcji podmiotu, którego własnością jest inna infrastruktura, bez której zelektryfikowane linie kolejowe, w tym o znaczeniu państwowym, w praktyce nie mogą funkcjonować.

Najwyższa Izba Kontroli wskazała także, że jednoznaczne opinie prawne w tym zakresie zostały pozyskane przez sprzedającego, czyli PKP SA, dopiero po podpisaniu umowy przedwstępnej sprzedaży akcji. Te opinie zostały sporządzone przez kancelarie prawne działające na zlecenie PKP SA oraz przez byłe Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Zdaniem NIK, w tak ważnej prywatyzacji opinie o legalności transakcji, z punktu widzenia ustawy o PKP, powinny zostać wykonane przed rozpoczęciem procedury prywatyzacyjnej.

Prywatyzacja spółek grupy kapitałowej PKP SA była przewidywana w przyjętej w 2000 r. ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz w kolejnych strategiach prywatyzacyjnych. Początkowo nacisk kładziono na pozyskanie inwestorów branżowych dla spółek, dysponujących nowoczesnymi technologiami. Począwszy od 2010 r. coraz większego znaczenia nabierały jednak komercyjne przesłanki prywatyzacji, tj. dążenie do uzyskania możliwie dużych przychodów ze sprzedaży akcji prywatyzowanych spółek, nawet za cenę osłabienia potencjalnych szans rozwojowych, związanych w wejściem inwestora branżowego. Kulminacją tego podejścia był wybór inwestora finansowego, zamiast branżowego, dla spółki PKP Energetyka SA. Ostatecznie zasadniczym kryterium sprzedaży akcji była maksymalizacja ich ceny.

W ocenie NIK, ten wybór – w długim okresie – jest obarczony znaczącymi ryzykami. Obecny właściciel PKP Energetyka SA – spółka celowa Caryvill Investment Sp. z o.o., powiązana z CVC Capital Partners LTD –jest inwestorem finansowym. Po osiągnięciu założonej stopy zwrotu z inwestycji inwestor może nie być zainteresowany dalszym utrzymywaniem akcji i wystawić je na sprzedaż. Natomiast kolejny nabywca może być podmiotem z różnych względów niepożądanym z punktu widzenia polskiego rynku przewozów kolejowych lub rynku energetycznego. Ryzyko to w aktualnym stanie prawnym jest co prawda ograniczone ze względu na wejście w życie przepisów ustawy o kontroli niektórych inwestycji, niemniej NIK zwraca uwagę na ten aspekt szczególną uwagę.

Drugim ryzykiem jest potencjalny brak zainteresowania długoterminowym, jakościowym rozwojem oferty spółki, wynikający z faktu, że aktualny właściciel PKP Energetyka SA jest inwestorem finansowym. Działalność gospodarcza w warunkach naturalnego monopolu nie stwarza bowiem przymusu szybkiego nadążania za rozwojem technologii branżowych, czy tworzenia własnego know-how. Skłania raczej do poszukiwania punktu równowagi pomiędzy rozwojem a realizacją założonych bieżących zysków. W konsekwencji może to spowodować, że oferta ta w określonym momencie zacznie rozmijać się z potrzebami innych spółek grupy PKP SA.

Trzecim z istotnych ryzyk jest ograniczony do czterech lat okres ważności umów zawartych przed prywatyzacją przez PKP Energetyka SA z innymi spółkami grupy kapitałowej PKP SA. Umowy te zawierają wprawdzie opcję przedłużenia na kolejne cztery lata, niemniej przyszłe warunki współpracy – np. świadczenia usługi utrzymania sieci –mogą okazać się daleko mniej korzystne niż obecnie. Polskie Koleje Państwowe SA nie będą już miały żadnego wpływu na działania PKP Energetyka SA, gdyż podmiot ten funkcjonuje już poza strukturą grupy kapitałowej.

Wymienione ryzyka są w pewnym stopniu złagodzone dzięki istniejącym uregulowaniom ustawowym w zakresie realizacji zadań obronnych, obowiązków operatora systemu dystrybucyjnego energii elektrycznej czy administrowania infrastrukturą krytyczną. Regulacje te pozwalają na wyegzekwowanie wykonywania prze PKP Energetyka SA

związanych z tym obowiązków, bez względu na to, kto będzie właścicielem spółki. Zarząd PKP SA doprowadził, jeszcze przed prywatyzacją spółki, do zawarcia przez nią umów czasowo zabezpieczających interesy innych spółek grupy kapitałowej PKP SA, zwłaszcza w zakresie dostaw energii oraz utrzymania sieci trakcyjnej. Ponadto, prezes Urzędu Regulacji Energetyki może nakazać przedsiębiorstwu energetycznemu, pomimo wygaśnięcia koncesji (w tym przypadku na obrót i dystrybucję energii elektrycznej) dalsze prowadzenie koncesjonowanej działalności przez okres nie dłuższy niż dwa lata.

Zarząd PKP SA zapewnił rzetelną wycenę wartości spółki. Wynegocjowana cena sprzedaży – 1,41 mld zł – jest w świetle tych wycen ceną akceptowalną. Wpływy z prywatyzacji zostały przeznaczone głównie na dokapitalizowanie PKP Intercity SA oraz na zasilenie Funduszu Własności Pracowniczej, funkcjonującego w grupie PKP SA. Rzeczywiste następstwa tej transakcji, zarówno z punktu widzenia rynku usług kolejowych w Polsce, samej spółki, jak i funkcjonowania spółek grupy kapitałowej PKP SA, w szczególny sposób zostaną zweryfikowane przez przyszłe wydarzenia, związane ze sposobem działania inwestora i jego właściwościami jako inwestora finansowego, a nie branżowego.

Chciałbym także zaznaczyć, że Najwyższa Izba Kontroli, wychodząc naprzeciw wnioskom Ministra Infrastruktury i Budownictwa – jako organu właścicielskiego spółki PKP SA, współpracowała po zakończeniu kontroli w zakresie przekazania niezbędnych informacji oraz dokumentów dotyczących prywatyzacji PKP Energetyka SA.

To byłyby podstawowe, zasadnicze ustalenia naszej kontroli. Wspólnie z kolegami pozostaję do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Proszę państwa, po tych prezentacjach będziemy powoli przechodzić do dyskusji.

W międzyczasie chciałbym przywitać konstytucyjnego ministra – pana Andrzeja Adamczyka. Bardzo serdecznie witamy na posiedzeniu Komisji.

Proszę państwa, zatem otwieram dyskusję. Pierwsza zgłosiła się pani poseł Anna Paluch. Bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, przedstawiciele Najwyższej Izby Kontroli, państwo posłowie, wraca ten temat jak bumerang. Temat, któremu poświęciliśmy wiele czasu w poprzedniej kadencji. Zarówno w odniesieniu do sprzedaży PKP Energetyka, jak i w kwestii zlecania usług eksperckich i doradczych. To są tematy, którym poświęciliśmy wiele godzin w poprzednich dwóch kadencjach. Te nasze filipiki, apele o gospodarne korzystanie ze środków publicznych, można by skwitować jako przysłowiowe rzucanie grochem o ścianę.

Zacznę od drugiego z przedstawionych sprawozdań. Tego kontekstu sprzedaży spółki PKP Energetyka, któremu poświęciliśmy wiele czasu w poprzedniej kadencji. Otóż, proszę państwa, praźródło tego wszystkiego to jest przepłacone Pendolino – 2,8 mld zł. Co najmniej dwukrotnie przepłacone Pendolino, którego ewentualne zalety nie są adekwatne do ogromnie wysokiej ceny, jaką za zakup pociągu, zaplecza technicznego, obsługę związanego z tym kredytu, wszystkie gwarancje zapłacili polscy podatnicy. To jest praprzyczyna tego całego procederu sprzedaży ważnej, strategicznej spółki PKP Energetyka.

Teraz, proszę państwa, kolejna kwestia. Wielokrotnie dyskutowaliśmy nad tym, że Grupa spółek PKP jest właścicielem strategicznych terenów w centrach miast, których status własności trzeba było uregulować i wykorzystać jako kapitał, że tak powiem, w prowadzonych projektach biznesowych. Wielokrotnie zabierałam głos na ten temat, również w kontekście sprzedaży Polskich Kolei Linowych, bo sprzedaż PKL to było pójście po linii najmniejszego oporu. Spółka, która przynosi zyski, która jest uregulowana sprzedaje się za 200 mln zł, z kawałkiem, żeby zapchać bieżące potrzeby. Nie prowadzi się przemyślanego i konsekwentnego procesu regulacji stanu prawnego posiadanego majątku i wykorzystania tego majątku. Najlepsze tereny w centrach miast są własnością spółki PKP SA. To jest błąd, który krytykowaliśmy przez wiele lat, który w świetle

przedstawionego sprawozdania pokazuje, że spółka pomimo naszej krytyki, rzucania grochem o ścianę, nic sobie z tego nie robiła.

Kolejna kwestia. To również wynika z tego sprawozdania, że pozostałe spółki też nie nadawały się do sprzedaży. Dlaczego postanowiono sprzedać spółkę strategiczną, istotną dla funkcjonowania wszystkich spółek w Grupie PKP? Ponieważ inne nie zostały wyposażone w składniki majątkowe. To jednoznacznie wynika z przedstawionego tutaj sprawozdania NIK-u. Zatem idzie się po linii najmniejszego oporu i sprzedaje spółkę PKP Energetyka. Cała kwestia dodatkowa, te didaskalia dotyczące wyceny.

Chciałabym poruszyć jeszcze jedną kwestię, może polemizując nieco z przedstawicielem Izby w tym zakresie. Oczywiste, że są konstrukcje prawne, które mogą sprawić, że prezes URE poinformowany zgodnie z prawem przez spółkę, która nabyła PKP Energetyka o tym, że ta zamierza zmienić działalność, może nakazać jej kontynuację tej działalności, ale jest to proceder, który jest skuteczny na dwa lata. Prezes URE może na dwa lata nakazać w trybie przepisów prawnych dalszej działalności. Jest jeszcze kwestia przedłużenia wynikająca z umowy, zastrzeżona w umowie sprzedaży. To jest kwestia na cztery lata.

Cóż to jest sześć lat w funkcjonowaniu dużej, państwowej spółki o strategicznym znaczeniu dla całej polskiej gospodarki? To jest mgnienie oka. To jest chwila. Zatem działania prowadzące do sprzedaży strategicznej spółki, to było działanie zgodne z zasadą –po nas choćby potop. Trzy lata, cztery lata, pięć, sześć wytrzymamy i potem róbcie co chcecie.

Trudno znaleźć adekwatne słowa, ale to jest, po prostu, wyraz skrajnej nieodpowiedzialności kadry, tego bankowego desantu, który gospodarzył w Grupie PKP przez minione dwie kadencje. Szkoda, że nie ma tutaj wiceministrów, którzy odpowiadają za ten stan. Minister Grabarczyk wytłumaczy się, że ministrem był wcześniej, a pan minister Olszewski powie, że odpowiadał za drogi. To jest, proszę państwa, wyraz skrajnej nieodpowiedzialności. To jest to, co wielokrotnie krytykowaliśmy – wprowadzanie obcej kadry menadżerskiej. Tak zwany desant bankowców. Pracownicy, starzy kolejarze, nazywali ich ironicznie bankomatami, bo można popatrzeć w tabelki i zobaczyć, ile wynosiły średnie wynagrodzenia tej kadry.

Teraz przechodzę do wcześniej przedstawionego sprawozdania, mianowicie do tych kwestii usług eksperckich. Kuriozum, absolutnym kuriozum jest to, że zarząd jednej ze spółek kolejowych zlecił wykonanie strategii. To jest immanentny, wynikający z zakresu obowiązków zakres czynności zarządu spółki. Po to bierze się menedżera i po to mu się płaci takie lukratywne apanaże, żeby miał wizję, miał wiedzę o sektorze gospodarki, którym zarządza, żeby mógł zarządzać z wizją, polotem i wiedzą z perspektywą na wiele lat.

Jeżeli mamy do czynienia z sytuacją, w której przygotowanie strategii zleca się – już pal sześć, że była komórka organizacyjna w spółce, odpowiedzialna za wykonanie tej strategii –ale jeżeli robi się takie rzeczy, to powinien to być kamień obrazy dla tego zarządu, ale obawiam się, że te zarządy były zainteresowane wyłącznie apanażami, a kamienie obrazy nie będą na nich robić wrażenia.

Proszę państwa, to, co wielokrotnie, wielokrotnie krytykowaliśmy, to znaczy zlecanie usług na zewnątrz, które powinny być wykonywane przez pracowników konkretnej jednostki organizacyjnej. Po to są zakresy czynności, po to jest schemat organizacyjny spółki i przydzielenie konkretnych zadań konkretnym komórkom organizacyjnym, żeby było wiadomo kto w spółce za co odpowiada. Jeżeli robi się takie rzeczy pomimo tego, że są osoby odpowiedzialne, zleca się to na zewnątrz, to jest to, po prostu, marnowanie publicznych pieniędzy.

Podobnie jest z kwestią procedury. To znaczy, nieocenianie potrzeby, nieszacowanie kosztów, brak pisemności postępowania. Może ktoś kiedyś przymierzył się do tych kosztów, ale ponieważ nie miał obowiązku dokumentowania skąd wziął szacowane wartości, to zginęło to w pomroce dziejów i można już szukać wiatru w polu i nawet wyspecjalizowana instytucja państwowa, zajmujące się badaniem skuteczności, gospodarności i legalności działania struktur państwa, jaką jest Najwyższa Izba Kontroli, po tych kilku

latach może szukać wiatru w polu, bo nie można tego sprawdzić. Ani rzetelności, ani gospodarności, jeżeli nie było pisemności postępowania.

Proszę państwa, to są kardynalne błędy. Można zastanawiać się czy były przemyślane, czy były wynikiem głupoty, niefrasobliwości czy lepkich rąk, bo w tej chwili mamy zbyt mało danych. Archiwizowanie danych, jak wiadomo, to jest pięć lat i w tej chwili niewiele możemy powiedzieć o tym, co działo się na początku 2012 r.

Krótko mówiąc, po raz enty, jako poseł od wielu lat pracujący w Komisji Infrastruktury, mam takie przykre i budzące niesmak dejavu, bo wielokrotnie o tym mówiliśmy i spływało to jak przysłowiowa woda po psie. Po osobach odpowiedzialnych za stan, który dziś omawiamy. Dziękuję bardzo. Przepraszam, ale będę musiała wyjść na kolejne spotkanie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Poseł Polaczek. Wiceprzewodniczący. Pozwolę sobie poprowadzić posiedzenie w tej części, z uwagi na to, że pan przewodniczący Rzońca musiał wyjść na chwilę. Poprosił mnie o prowadzenie.

Kontynuując dyskusję nad tymi dwoma raportami Najwyższej Izby Kontroli, przyjmuję kolejne zgłoszenia. Pan poseł Misiło prosił o zabranie głosu. Czy są kolejne zgłoszenia kolegów posłów? Pan poseł Grabarczyk w kolejności. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Piotr Misiło (N):

Szanowni państwo, ja ad vocem pani poseł. Droga pani poseł, za chwilę pani wychodzi. Myślę, że gdyby pani zapytała się pana premiera Morawieckiego jak kierował bankiem, to powiedziałby pani ile zamawiał strategii zewnętrznych, bo jest to absolutny standard w każdym cywilizowanym świecie i w każdej spółce. Rozumiem, że pani poseł nigdy nie funkcjonowała w obszarze biznesowym prywatnym, tylko całe życie w polityce i na garnuszku podatników i może pani nie wiedzieć jak działają mechanizmy rynkowe.

Dlatego usprawiedliwiam panią w tej materii i rozumiem, że to jest pewna gra polityczna, która tu się odbywa. Sam mam wiele zastrzeżeń do tej prywatyzacji, o czym wielokrotnie mówiłem w mediach i na spotkaniach z politykami. Natomiast, pani poseł, taka elementarna uczciwość nakazywałaby, żeby nie uprawiać jedynie polityki populistycznej. Również na posiedzeniu Komisji. Zastanawiam się po co pani poseł to wszystko mówiła, tak naprawdę, bo tam nie było niczego innego niż to, co powiedział pan z Najwyższej Izby Kontroli i wszyscy mamy to w protokole.

Słucham, słucham, a pani mówi, mówi. Może jakieś konkretne wnioski, bo mówi pani to od kilku lat. Chciałem tylko, żebyśmy wszyscy mieli świadomość, że to wcale nie jest tak, jak pani opowiada, bo strategie zamawia się na zewnątrz i to jest rzecz absolutnie normalna i obecne ministerstwa i spółki także to czynią (np. w sektorze morskim albo w Ministerstwie Gospodarki). Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł ad vocem. Proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Śpieszę poinformować pana posła, który z takim zacięciem recenzował moją wypowiedź, że mniej więcej przez piętnaście lat wykonywałam – jeśli tak można powiedzieć – funkcję właściciela małej firmy, więc obieg gospodarczy jest mi doskonale znany. Miałam okazję się z tym zmierzyć.

Proszę sobie poszperać. Nie będę teraz państwa informować. Są materiały. Proszę wejść na moją stronę internetową i tam pan sprawdzi. Informuję pana posła, że przez kilkanaście lat byłam uczestnikiem obiegu gospodarczego. Mam swoje doświadczenie zawodowe i zawsze sądziłam, że poseł, który ma własne, życiowe doświadczenie w pewnym zakresie, może lepiej wypełniać swoje funkcje. Natomiast najwyraźniej widać, że pan poseł nie zrozumiał, albo nie chciał zrozumieć mojej wypowiedzi. To jest jasne, że w pewnych przypadkach pewne usługi można zlecać na zewnątrz.

Jest jednak podstawowa kwestia. Jeżeli ma pan schemat organizacyjny i przypisane konkretne obowiązki dla konkretnych stanowisk i dla konkretnych komórek organizacyjnych, to naprawdę trzeba bardzo mocno udokumentować i się napocić, żeby uza-

sadnić celowość wydania środków publicznych. Proceder, który skrytykowałam w swojej wypowiedzi, trwał nieustannie przez dwie poprzednie kadencje, to znaczy zlecanie na zewnątrz opracowań, które powinni wykonywać pracownicy zatrudnieni w ministerstwie, czy w spółce, czy w innej jednostce, w ramach struktury organizacyjnej. To był proceder, który stale krytykowaliśmy, który stale trwał. Jest jasne, że to jest po prostu niegospodarne. Jest to dokładnie opisane.

Nie mam zamiaru powtarzać tego po raz enty, bo każdy z państwa, jak sądzę, przeczytał raporty Najwyższej Izby Kontroli , które jasno mówią i potępiają ten proceder. To jest niecelowe. To jest nierzetelne. Niegospodarne na pewno. Czuję się zwolniona z odpowiedzi na pozostałe, wydumane zarzuty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, nie prowadźmy polemiki we dwójkę. Może pod koniec, ale w kolejności, panie pośle. Teraz pan poseł Cezary Grabarczyk. Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, ważne jest, aby na posiedzeniach naszej Komisji dyskutować rzeczowo, w oparciu o pewne dokumenty. Dziś mamy przedłożone raporty z kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli.

Zostały wykazane pewne uchybienia, pewne niedociągnięcia. Jeżeli one mogą zostać wyeliminowane w bieżącej pracy spółek, to dobrze. Być może nie wszystkie należy przyjąć bezdyskusyjnie. Można podjąć dyskusję. Nie ma niczego złego w tym, że zamawia się na zewnątrz opinie ekspertów, zwłaszcza wtedy, kiedy do gry wchodzą procesy prywatyzacyjne. Wówczas, kiedy ma się do czynienia, w ramach tych procesów, z partnerami wyposażonymi w najlepszą wiedzę i kompetencje. Takich właśnie doradców zewnętrznych i wyspecjalizowanych firm konsultingowych.

Po obydwu stronach musi być równowaga sił. Nie ma żadnej ujmy w tym, że sięga się po ekspertów, którzy mogą służyć radą. Kiedy chodzi o prywatyzację, to warto zwrócić uwagę, że ten proces nie tylko został wpisany do ustroju polskich kolei, w ustawie, która przewidywała komercjalizację spółki PKP, jej restrukturyzację, a w konsekwencji prywatyzację. Ten proces został także przewidziany w późniejszych dokumentach, które powstawały w rządzie. Były przygotowywane przez ministrów właściwych ds. transportu, którzy sprawowali nadzór nad PKP i, pośrednio, nad pozostałymi spółkami z Grupy.

Powszechnie dostępny jest dokument, który powstał w kwietniu 2007 r. To jest strategia dla transportu kolejowego do roku 2013. Polecam pani poseł lekturę tego dokumentu, bo tam została zapisana strategia, która uwzględniała prywatyzację szeregu spółek kolejowych. Ten dokument powstał podczas rządów wówczas koalicyjnych, ale z udziałem Prawa i Sprawiedliwości. Inna sprawa to fakt, że w późniejszym czasie ten dokument podlegał modyfikacjom. Był dostosowywany do zmieniającej się rzeczywistości, ale także definiowanych potrzeb spółki kolejowej, narodowego przewoźnika, ale baza z 2007 r. została utrzymana także w późniejszym czasie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Teraz pozwolę udzielić sobie głosu. Głos zabiorę w kontekście dwóch raportów NIK-u. Moja generalna konkluzja w stosunku do tych dwóch raportów jest taka, że w mojej osobistej ocenie budzą one bardzo głęboki niedosyt. Jestem przekonany, że nie wyczerpują skali tych zjawisk negatywnych, które jako posłowie sygnalizowaliśmy w ostatnich latach. Ocenialiśmy to bardzo krytycznie.

Jeżeli chodzi o raport Najwyższej Izby Kontroli dotyczący prywatyzacji PKP Energetyka, to chciałbym zwrócić uwagę na podstawowe dane, które są przytoczone w tym raporcie. Mówimy o firmie, która w latach 2012-2014 była przedsiębiorstwem zyskownym. Zysk netto z całokształtu działalności kształtował się na poziomie – cytuję raport NIK-u, strona 9 – 65,6 mln zł w 2012 r, 90 mln zysku netto w 2013 r. i 48,7 mln zł zysku w 2014 r., co odpowiadało wskaźnikom rentowności na poziomie odpowiednio 2%, w kolejnym roku 2,4 i w ostatnim roku 1,1.

Mówimy również o procesie prywatyzacji, którego przygotowanie kosztowało Grupę prawie 17 mln zł i tu jest oczywiste, że przy tego rodzaju wydatkach można wszystko przygotować do końca. Z zewnątrz trudno dostrzec te elementy, które są fundamentalne, ale zaszyte w takim procesie. W raporcie NIK-u najbardziej zdumiewa mnie jedna kwestia, do której przedstawiciele NIK-u do tej pory się nie odnieśli. Jaki jest kontekst wniosków tego raportu z wnioskiem zarządu PKP SA, który idzie w kierunku stwierdzenia nieważności całego postępowania.

Gdzie występuje związek, z jednej strony, oceny prawnej aktualnego zarządu, który wniósł do sądu o stwierdzenie nieważności tej procedury, a elementami, które powinny być zawarte w tym raporcie, które powinny być badane pod względem legalności tego postępowania. Tutaj pan prezes wspomniał o tym, co wiemy. Mówimy o firmie strategicznej, o naturalnym monopoliście. Mówimy o precedensie w skali europejskiej, jeśli chodzi o sprzedaż tej części infrastruktury krytycznej państwa.

Czy państwo badali takie aspekty tej prywatyzacji, poza ustawą o PKP, bo ona została zapisana w pewnym historycznym kontekście w 2001 r. Czy tego rodzaju sprzedażą strategicznej spółki zajmowała się, przynajmniej incydentalnie, Rada Ministrów? Czy kiedyś stanęło to na porządku obrad rządu? Czy w tej sprawie swoje opinie przedstawił minister gospodarki, czy minister skarbu? Jak rozumiem, poprzednicy uzyskali stosowną zgodę Komisji Europejskiej. Jednak pytamy o skutek tego typu działania dla państwa, który powinien być oceniony wieloaspektowo. Sposób w jaki Sejmowi został przedstawiony ten raport, pozwala skwitować dyskusję w ten sposób, że wszystko jest de lege artis, bo to wynika z ustawy o prywatyzacji PKP SA.

Czy próbowali państwo dotknąć kontekstu wpływu takiej prywatyzacji na przyśpieszenie lub opóźnienie inwestycji kolejowych, jeśli mamy partnera zewnętrznego? Jest to przecież firma zewnętrzna w stosunku do narodowego zarządcy, jakim jest PKP PLK. Za jakiś czas będą państwo krytykować PKP PLK, kiedy okaże się, że jest jakiś istotny ustrojowy mechanizm, który powoduje opóźnienia w realizacji takich czy innych projektów zasilanych środkami europejskimi.

Panie prezesie, bardziej chodzi mi o ten kontekst państwowy, ponieważ w tym raporcie, w mojej ocenie, on nie występuje. Jeżeli chodzi o podstawy ustawowe, które państwo syntetycznie przedstawili na początku tego raportu, są to kwestie, o których wszyscy wiemy od kilkunastu lat. Czym innym jest mówienie o sprzedaży jakiegoś pakietu mniejszościowego poprzez giełdę, czy poprzez inwestora strategicznego itd., czy dotyczy to spółki przewozowej PKP Intercity czy PKP Energetyka czy innych spółek kolejowych. Jeden z moich przedmówców już się do tego odwołał. Do jednego z dokumentów. Ale inny ciężar gatunkowy jest wtedy, kiedy chcemy sprzedać mniejszościowy pakiet akcji PKP Energetyka w ramach pozyskania środków z giełdy dla spółki, a całkiem inny, w skali europejskiej, kiedy chcemy sprzedać cały podmiot jakim jest PKP Energetyka, który jest naturalnym monopolistą. Jak daleko idące skutki mogą płynąć z takich działań, które wykraczają poza te cztery lata, które są tutaj, można powiedzieć, zasygnalizowane w ramach porozumień, które wcześniej zostały zawarte.

W tym raporcie tego po prostu nie ma. Spoglądam na to z pewnym niedosytem. Można powiedzieć, że krytycznie, bo nie widzimy tych głębokich skutków, które ta prywatyzacja może przynieść, poza tym, co państwo zasygnalizowali we stępie do tego raportu, że większość środków pozyskanych z prywatyzacji zasiliła spółkę PKP Intercity. Przypominam, że mówimy o podmiocie, który przynosił co najmniej kilkudziesięciomilionowe zyski rocznie. Był stabilnym graczem na rynku inwestycji kolejowych. Spółka budowała swoją wartość. Była – można powiedzieć – jednym z dwóch, trzech najważniejszych podmiotów dobrze ocenianym w Grupie. Pojawia się pytanie, jakie ratio legis państwa stało za tym, żeby pozbyć się tej kury znoszącej złote jajka? Te środki zasiliły bieżącą działalność PKP Intercity.

Moja wypowiedź zmierza do zadania pytania przedstawicielom NIK-u. Jaki jest kontekst tego elementu, który jest przedmiotem wniosku zarządu PKP SA, idącym w kierunku stwierdzenia nieważności i nielegalności tej transakcji? Gdzie on był odzwierciedlony, gdzie był on badany i w jakim zakresie w tym raporcie?

Można dziś skrótowo to zasygnalizować. Jako przedstawiciel prezydium będę rekomendował ponowny wniosek ze strony Komisji o bardziej pogłębioną analizę tego obszaru zagadnień. Również w świetle tego, jakie działania podjął aktualny zarząd PKP w 2016 r. To jest dodatkowa wiedza, jaką państwo mogą ewentualnie zdobyć.

Teraz przechodzę do drugiego raportu. Mam również kilka pytań. Raport jest bardzo rzeczowy. Przedstawiciel NIK-u opisywał pewne barwne aspekty tej bezceremonialnej procedury wyciągania w ciągu trzech lat milionów złotych na usługi doradcze i eksperckie. Zgadzam się, jak każdy dojrzały polityk i osoba, która rozumie mechanizmy gospodarcze, że wszystkie zagadnienia mogą być zrealizowane wyłącznie przez siły danego podmiotu gospodarczego. Trzeba zasięgać opinii na zewnątrz, natomiast pytamy o skalę. Jeżeli tutaj mamy pewne sprzeczności. Jeżeli państwo zbadali 7% zawartych umów i okazuje się, że największe per saldo wydatki poniosła PKP SA – 95 mln z tych 171, które wydatkowano w latach 1012-2014. Mimo tego, w konkluzji uznają państwo, że ta ocena jest pozytywna dla PKP SA, mimo stwierdzonych nieprawidłowości. To jest główny element wagowy w poniesionych wydatkach w Grupie.

Tak samo PKP, nomen omen, Energetyka. Również wagowo drugi element największych wydatków. Również pozytywna opinia, mimo zastrzeżeń, natomiast negatywne opinie dla Informatyki i dla PKP Intercity. Mam pytanie do autora. Nie rozumiemy tego z uwagi na skalę zjawiska, bo to nie było zjawisko, o którym dowiedzieliśmy się jako parlamentarzyści w 2014 r. czy w 2015 r. i podnieśliśmy alarm, tylko przedstawiciele branży sygnalizowali, że rozpoczyna się proces, który nigdy nie występował w takiej skali. W kontekście historycznym mogę powiedzieć panu prezesowi, że wydatki na reklamę w 2008 r. w PKP SA wynosiły 1 mln zł i zostały zakwestionowane przez ówczesnego prezesa, z uwagi na fakt, że zostały zakwalifikowane jako wydatek zbyt daleko idący. W 2012 r. te wydatki skoczyły do 39 mln zł i wszystko było okej.

Pojawia się pytanie jakie wnioski i konkluzje płyną z tej oceny raportu NIK-u po stronie zarządu PKP SA. Tutaj będę miał pytanie do przedstawicieli zarządu, czy do ministerstwa. Czy mamy pozostać przy tym raporcie, pochylić się z troską i stwierdzić, że jakaś istotna część tych 170 mln zł została wydana nieefektywnie, czy w tej sprawie będą, czy były już podjęte jakieś konkretne działania z ustaleniem jakiejś osobistej odpowiedzialności niektórych przedstawicieli jednej bądź drugiej spółki? Tam, gdzie NIK rzeczywiście stwierdziła, że ten wydatek jest nierzetelny, ale bez konkretnych podstaw, które pozwalają stwierdzić, że te wydatki zostały określone w sposób niewspółmierny w stosunku do efektów.

Sami państwo piszą w tym raporcie (z czym się zgadzam, bo wielokrotnie to podkreślaliśmy, panie prezesie), że – cytuję ze str. 23 –„Według NIK zawarcie tych umów było działaniem nieprzynoszącym weryfikowalnych, wynikających bezpośrednio z umowy korzyści dla spółek, a część zadań będących przedmiotem umów miała charakter zarządzania spółką lub było zbieżnych z zadaniami ich komórek organizacyjnych". Tym bardziej, że ta konkluzja jest poprzedzona państwa informacjami cząstkowymi, że nie dość, że te wydatki zewnętrzne rosły, to rosło jeszcze wynagrodzenie i zatrudnienie w tych komórkach, które za to odpowiadały, i to o kilkanaście procent w stosunku rok do roku.

Powiedziałbym, że to jest najbardziej intrygujący kontekst tego całego procederu, który był najczęściej krytykowany – mówiąc dyplomatycznie – w ciągu minionych kilkunastu lat. Rozmiar i skala tego zjawiska była precedensowa w historii funkcjonowania Grupy PKP, od momentu kiedy te podmioty zostały powołane na podstawie ustawy w 2001 r. Odnośnie do drugiej części raportu mam pytania do zarządu PKP SA. Prosiłbym o jakiś komentarz i jakieś konkrety.

Jeśli są jeszcze posłowie chętni do zabrania głosu, to przyjmuję zapisy. Pan poseł Król i później pani poseł. Pan poseł Król. Proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

W dużej mierze podpisuję się pod tym, co powiedział pan przewodniczący Polaczek. W swoim wystąpieniu chciałbym skupić się na raporcie dotyczącym prywatyzacji PKP Energetyka. Wiele raportów Najwyższej Izby Kontroli oceniam wysoko. Ten mnie zasko-

czył. Zaskoczył mnie negatywnie. Odniosę się do tego raportu i pytania sformułuję w odniesieniu do treści, które znajdujemy w tym raporcie.

Na stronie 7 tego raportu, w mojej ocenie, przedstawiają państwo niezwykle ważne argumenty dla oceny całej Grupy PKP. W tym raporcie nawet nie podjęto próby ich rozwinięcia. Pozwolę sobie zacytować ten krótki fragment –„Zasadniczym ograniczeniem możliwości pozyskania przez PKP SA środków niezbędnych na dokapitalizowanie PKP Intercity był fakt, że większość pozostałych spółek Grupy PKP nie została w pełni wyposażona w składniki mienia niezbędne do prowadzenia działalności (niekiedy pomimo upływu kilkunastu lat od ich utworzenia. stan ten utrudniał przeprowadzenie ich prywatyzacji, w tym zwłaszcza spółek nie powiązanych zasadniczą działalnością PKP, tj. prowadzeniem ruchu kolejowego). Nieuregulowanie spraw majątkowych ograniczyło bowiem zainteresowanie tymi spółkami ze strony potencjalnych inwestorów. Niezadowalający był także stopień zagospodarowania na cele komercyjne nieruchomości zbędnych dla działalności w zakresie transportu kolejowego”.

Czyli, krótko mówiąc, w tych obszarach, w których wydawałoby się, że podjęcie działalności, którą można by określić jako działalność porządkowa (np. przygotowanie stanu prawnego nieruchomości, które nie są wykorzystywane lub doposażenie niektórych spółek) nie była realizowana i raport NIK wprost wspomina, że nie robiono tego przez kilkanaście lat. Rozumiem, że przez ostatnie 8 lat rządów koalicyjnych PO-PSL. Nad tymi stwierdzeniami przechodzi się do porządku dziennego. W związku z tym, że tego nie zrobiono (warto byłoby zadać pytanie czy nie było to możliwe), podjęto decyzję o sprzedaży tego, co najprostsze do sprzedania, kury znoszącej złote jajka, czyli PKP Energetyka.

Mówię to jako osoba, która w życiu przeczytała kilka raportów NIK. Cenię je wysoko. Wydawałoby się, że w takim przypadku Izba mogłaby zasygnalizować jakikolwiek scenariusz na temat tego, co mogłoby się zdarzyć w ciągu ostatnich ośmiu lat, gdyby podjęto decyzję np. o tym, żeby rugować stąd prawnie wiele nieruchomości, albo dokonać wiele rzeczy, o których mówi się w raporcie. Można to różnie oceniać, ale czy rzeczywiście była taka sytuacja, że trzeba było sprzedawać spółkę PKP Energetyka?

Można też zadać pytanie czy brak skuteczności w tych obszarach nie był swojego rodzaju pretekstem do tego, żeby sprzedać spółkę PKP Energetyka, bo niestety trzeba postawić hipotezę, że osoby podejmujące tę decyzję, w związku z tym, że w tych obszarach miały nieuporządkowaną sytuację (a miały wpływ na to, żeby ją uporządkować), dawało im to swoiste alibi do tego, żeby podjąć taką decyzję. To jest moja pierwsza wątpliwość. Zupełnie tego nie rozumiem, szczególnie w kontekście tego cytatu, który przytoczyłem.

Druga kwestia, o której wspomina pan minister, jaka wymaga wyjaśnienia, o której wspominał minister Polaczek. Przypominam sobie, że kiedyś rozmawialiśmy o tym pod koniec poprzedniej kadencji. Już wtedy dostępny był raport. Zanim pojawiły się wyniki kontroli Najwyższej Izby Kontroli, w których wprost formułowano opinię o tym, że żadna z dużych europejskich linii kolejowych nie zrezygnowała z pośredniego lub bezpośredniego udziału właścicielskiego, jeśli chodzi o elektryczną infrastrukturę kolejową. Jesteśmy członkiem Unii Europejskiej i jeżeli nasz rząd zdecydował się na tego typu krok, to wydaje się, że przynajmniej wymagałoby to zastanowienia skąd taki nowatorski pomysł.

Tu przechodzę do kwintesencji, w mojej ocenie, bo ktoś, kto wtedy miał wpływ na zarządzanie Grupą PKP, może powiedzieć, patrząc krótkowzrocznie, że można znaleźć jakieś plusy tej operacji, ale jednak musimy patrzeć przez pryzmat interesu kolei i państwa. Na stronie 8 raportu Najwyższej Izby Kontroli znajdujemy zapis o pewnych konsekwencjach i pewnych scenariuszach. W mojej ocenie zostały one zlekceważone, bo jeżeli czytamy, że „prezes URE może zażądać od przedsiębiorstwa energetycznego, bez względu na formę własności” – rozumiem, że jest to wtrącenie, które mówi, że nie jest istotne czy spółka jest prywatyzowana – „kontynuacji działalności pomimo tego, że sam podmiot nie chce prowadzić takiej działalności. Prezes URE może nakazać przedsiębiorstwu energetycznemu, pomimo wygaśnięcia koncesji, dalsze prowadzenie działalności objętej koncesją, przez okres nie dłuższy niż dwa lata”.

Ciśnie się na usta pytanie – co dalej? Jakie instrumenty ma prezes URE w sytuacji, w której podmiot, który nabył tę firmę nie jest zainteresowany prowadzeniem działalności w jednym z obszarów. Co by się stało, gdyby z jakichś względów ten podmiot stwierdził, że będzie dostarczał energię elektryczną, ale paliwa już nie? Kiedy przeczytałem ten fragment, to miałem wrażenie, że jedna grupa osób pisała raport, a druga grupa sygnalizowała coś, ale bez możliwości zbadania potencjalnych konsekwencji.

Jeżeli mamy taką sytuację, że w całym obszarze, w którym były takie możliwości, jakie dawałyby alternatywę możliwości pozyskania jakichś dodatkowych środków na dokapitalizowanie jednej z głównych spółek i one nie były w żaden sposób wykorzystywane. Z drugiej strony mamy jeden jedyny podmiot, który ze strategicznego punktu widzenia (mówimy o dostawach energii) odgrywa bardziej znaczącą rolę, niż ta związana z działalnością dla Grupy PKP, czy związaną z bezpieczeństwem, obronnością państwa.

Po trzecie, nasza wiedza, jakby po dokonaniu transakcji, po tym jak ewentualnie będą zmieniać się potencjalni właściciele, z całą pewnością nie będzie większa, więc są te dwa wątki i dwa pytania. Chciałbym zapytać Najwyższą Izbę Kontroli z czego wynika to, że raport jest taki skromny. Brak, na przykład, porównania do rozwiązań zastosowanych w innych państwach europejskich. Wydaje mi się, że gdyby dokonać krótkiej analizy, nawet takiej typu jeden wiersz.

Czy jest to spółka, nad którą rząd ma pośrednią lub bezpośrednią kontrolę, czy też nie? Jeżeli z takiego zestawienia wynikałoby, że dwadzieścia lub trzydzieści rządów europejskich ma taką kontrolę (według mojego stanu wiedzy tak jest), a my oddajemy sto procent, to powinno to skłonić Izbę do jakiegokolwiek wniosku. Mnie tego w raporcie zabrakło.

Drugi wątek i drugie pytanie dotyczące niedostrzeżenia potencjalnych konsekwencji. Nie tylko z punktu widzenia Grupy PKP. Uderzyło mnie w raporcie to, że analizowanie było bardzo wąskie. Konsekwencje które mogą pojawić się w dłuższej perspektywie mogą dotyczyć jedynie Grupy PKP. Formułuję hipotezę, że te konsekwencje mogą dotyczyć całego sektora transportowego, czy też całego państwa. Ta analiza przebiegała niezwykle wąsko. Nie zostały zanalizowane w żaden sposób elementy, które mogłyby dawać finansowanie, co nie dawałoby alibi do sprzedawania tej spółki.

Chciałbym prosić przedstawicieli NIK-u o wyjaśnienia. Będę zobowiązany. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Teraz będę chciał zamknąć listę. Mam jedno zgłoszenie pani poseł Milczanowskiej i pana Adriana Furgalskiego. Jeśli nie usłyszę dodatkowych wniosków, to uznam, że… Jeszcze przedstawiciel związków zawodowych. Zamykam listę. W kolejności pani poseł Milczanowska. Proszę bardzo.

Poseł Anna Milczanowska (PIS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, niektórzy posłowie już nie są obecni na posiedzeniu, ale był tu atak na panią Annę Paluch, która moim zdaniem bardzo słusznie zabrała głos. Powiedziała o tym, co działo się w poprzednich kadencjach i o tym, co przez ostatnie osiem lat robili rządzący naszym krajem, czyli koalicja Platforma Obywatelska i PSL. Mówię o działaniach związanych z PKP.

Proszę państwa, wiemy, że Prawo i Sprawiedliwość kilkakrotnie wnosiło zawiadomienia do organów ścigania, bo Najwyższa Izba Kontroli pisze o tym w swoim raporcie. Wiemy też, że Najwyższa Izba Kontroli, dokonując takich działań kontrolnych, również może złożyć takie zawiadomienie. Sądzę, że byłoby to inaczej przyjęte przez organa ścigania, a nie odrzucone, jak było wcześniej. Za każdym razem postępowanie nie było wszczynane. Pan poseł Grabarczyk, posługując się strategią transportu kolejowego na lata 2007-2013, wybiera sobie jeden z akapitów. Staję tutaj po stronie pana posła Polaczka. Wtedy był pan ministrem transportu i mówił o tym, że w tej strategii była mowa o prywatyzacji spółek.

Wiemy, że było kilkadziesiąt spółek. Tak jest do tej pory. Kilka lat temu Grupa PKP SA miała sześciomiliardowe zadłużenie. Taka strategia musiała powstać, bo jako państwo polskie musieliśmy być przygotowani do perspektywy unijnej na lata 2007-2013.

Proszę państwa, co jest napisane w tej strategii o PKP Energetyka. Pozwoliłam sobie to znaleźć. Pan Grabarczyk rzucił sobie, że to Prawo i Sprawiedliwość napisało taką strategię i to jakby my rozpoczęliśmy prywatyzację i sprzedaż spółki.

Spółkę, o której mówił tutaj pan poseł Król. Strategiczną jeśli chodzi o bezpieczeństwo energetyczne. Nie tylko bezpieczeństwo PKP, ale i kraju. Tutaj zgadzam się z panem posłem Królem. Mamy napisane w strategii, że z uwagi na to, że firma PKP Energetyka sp. z o.o. wykształciła własny rynek energetyczny i aby nie dopuścić do jego rozregulowania słusznym jest pozostawienie obsługi PLK SA w dotychczasowym zakresie przez PKP Energetyka. Spółka ta powinna zatem być wyposażona w majątek produkcyjny, niezbędny do realizacji jej zadań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani poseł. W kolejności pan Adrian Furgalski i pan Henryk Grymel zamyka listę.

Wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, Panie przewodniczący, szanowni państwo, zabieram głos, dlatego że kiedy był ten okres prywatyzacji PKP Energetyka, to zabierałem głos zarówno jako firma doradcza – zespół TOR, ale również jako szef Związku Pracodawców Kolejowych RP.

Byliśmy przeciwko takiej formie prywatyzacji. Podkreślam, że nie prywatyzacji w ogóle, tylko takiej formie prywatyzacji. Ale też byliśmy wywołani do tablicy. Nie do końca ja, ale – to również tu padało – że przyczyna tej prywatyzacji to jest już rok 2000, czyli ustawa o restrukturyzacji i program. Wtedy w TOR-ze pracował i pracuje Tadeusz Syryjczyk, czyli ówczesny minister. Ja pracowałem z Tadeuszem Syryjczykiem. Wtedy pracowała też późniejsza minister Maria Wasiak.

Nie mówiłem tego publicznie, ale Tadeusz Syryjczyk, z uwagi na tę wieloletnią znajomość, ostrzegał w rozmowach prywatnych przed taką formą prywatyzacji. Ale skoro był zaczepiany, że jest twórcą ustawy i teraz realizuje się to, co on kiedyś zapisał, to dlaczego jest przeciwko. Więc zabrał głos i mówił, że ustawa nigdzie nie mówiła, że powstanie taki twór jak PKP Energetyka i gdyby nie to, że wtedy rozpadła się koalicja i były zmiany w rządzie, to jego planem było utworzenie grupy infrastrukturalnej, gdzie elementy związane z energetyką, telekomunikacją kolejową byłyby skupione wokół PKP Polskie Linie Kolejowe.

W 2015 r., kiedy prywatyzacja miała miejsce, nasza sugestia była taka, żeby po pierwsze wrócić do tej koncepcji i część akcji można byłoby wpuścić na giełdę, ale decydujący głos i rolę właścicielską powinna mieć spółka PKP PLK, zarówno w energetyce, jak i w komunikacji. Jeżeli tego nie brano pod uwagę, to prywatyzacja Energetyki, ale bez tego monopolu naturalnego, jakim są podstacje. Jako składnik majątkowy to powinno być przesunięte do PKP PLK.

Z jednej strony zastanawiało nas to, że było bardzo szybkie tempo tego procesu prywatyzacji. Praktycznie niczego nie słuchano. Być może, dlatego żeby zdążyć przed wyborami. Nie chcę mówić, że coś ma mniejsze lub większe znaczenie, ale kolejny przypadek spółki telekomunikacyjnej, która została podzielona na spółkę TK Telekom – to główna spółka, która poszła do sprzedaży, TK Budownictwo przeznaczone do sprzedaży, no ale PKP-Utrzymanie, nad którą kontrolę zdecydowały się utrzymać PKP, i słusznie, jest odpowiedzialne za te kluczowe elementy, związane z infrastrukturą, z prowadzeniem ruchu pociągów.

Teraz co do raportu NIK. Zdziwił mnie taki zapis, że o ile nie można sprzedawać elementów infrastruktury, tak pojedynczo, to jak się je wpakuje do spółki, to można je sprzedać. Był taki moment, kiedy PKP chciały tworzyć różne spółki. Można by druty, czyli trakcję, wnieść do spółki i sprzedać druty. Jeszcze kilka takich elementów i państwo zupełnie straciłoby nad tym kontrolę. Nie rozumiem tego, że nie można sprzedawać detalicznie, ale jeżeli majątek infrastrukturalny zgrupuje się w spółce, to ta prywatyzacja może być przeprowadzona.

Chciałbym zadać takie przyszłościowe pytanie przedstawicielom PKP, czy też panu ministrowi. Właściwie dwa pytania. Pierwsze, być może, przeoczyłem. Spotykałem się tylko z takimi analizami zewnętrznymi, dotyczącymi inwestowania środków unijnych w infrastrukturę. Może pojawić się problem polegający na tym, że znajdą się środki, które

pójdą na czy to modernizację podstacji należących do Energetyki, czy na postawienie dodatkowych podstacji. A więc środki unijne są kierowane na wzmocnienie aktywów podmiotu prywatnego. Czy jest już odpowiednia interpretacja przepisów, która określi jak będzie to wpływać na wydanie 66 mld zł zapisanych w Krajowym Programie Kolejowym?

Kolejna kwestia. Dokładnie nie pamiętam, ale w umowie sprzedaży jest taki zapis, że właściciel może skorzystać z tego, że 20% lub 25% wartości prac rynku utrzymaniowego, który ma PKP Energetyka, może pójść w przetargu i może być wyłoniona inna firma. Nie pamiętam czy jest to 20% czy 25%, ale ten monopol można by lekko skruszyć. Pojawia się pytanie, czy jest taka analiza i czy są takie plany? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu Adrianowi Furgalskiemu. Ostatni głos – pan Henryk Grymel. „Solidarność" kolejowa.

P**rzewodniczący Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Henryk Grymel:**

Henryk Grymel. Krajowa Sekcja Kolejarzy. „Solidarność".

Pokrótce chciałbym odnieść się do tych raportów. Pierwszy z nich. Jest dla mnie niedopuszczalne, że Najwyższa Izba Kontroli popiera tezę – powiem kolokwialnie – bankomatów, którzy płacili po 200 euro za godzinę swoim prawnikom, którzy udowodnili, że można sprzedać akcje, i nie jest to sprzedaż przedsiębiorstwa.

Mam krótkie pytanie. Podstacje są elementem infrastruktury. Ustawa zabrania sprzedaży elementów infrastruktury, a teraz dowiadujemy się, że można sprzedać akcje. Pytam kto jest właścicielem podstacji? PKP Energetyka? Kto jest właścicielem Energetyki? Jakiś fundusz. Czyli, de facto, właścicielem podstacji jest ten fundusz, który kupił. Oni nie kupili akcji, Kupili przedsiębiorstwo i taka teza, że sprzedaż akcji jest dopuszczalna jest dla nas niedopuszczalna i z tym się nie zgadzamy.

W pierwszym punkcie jest fajnie opisane, że zbadano ileś tam… Nie ma żadnych konkluzji. Nie ma żadnych wniosków. Podam przykład. Jedna ze spółek kolejowych (NIK jej nie badała), członek zarządu, bo nie wiem czy państwo do końca wiedzą, że oni mieli tak, że zarabiali –załóżmy, strzelam – 40 tysięcy, plus mieli tzw. premię roczną za cele – 50% rocznego wynagrodzenia. W celach wpisał sobie opracowanie strategii. Następnie za 1,9 mln zł zlecił tę strategię. Położył ją na zarząd i dostał 250 tys. zł premii. To był cel tych opracowań.

Nie udawajmy Greków. To było, po prostu, wyprowadzanie pieniędzy dla znajomków, dla siebie. Przepraszam, ale Najwyższa Izba Kontroli opisała to tak naokoło. Z przykrością muszę dojść do konkluzji, że tak samo jak „bankomaty" wyrzucali pieniądze na swoje opracowania, to, niestety, te dwa opracowania NIK-u to też są wyrzucone pieniądze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Zanim udzielę głosu panu prezesowi Kutyle i przedstawicielom NIK-u… Pan minister może teraz zabierze głos, czy później? Później. Chciałbym najpierw udzielić głosu panu ministrowi, ale pan minister sygnalizuje, że przedstawiciele Najwyższej izby Kontroli… Za chwilę udzielę głosu. Powiem żartobliwie, że jeśli w raporcie NIK-u dotyczącym Energetyki, w cudzysłowie, wydatki na przygotowanie prywatyzacji to niecałe 17 mln zł, to wszystkie związane z tym dokumenty można pisać pozłacaną czcionką i wiele by z tego zostało. Proszę potraktować to trochę żartobliwie, aczkolwiek temat jest super poważny i wymaga pogłębienia.

Panie prezesie, oddaję panu głos. Proszę również korzystać z opinii współpracowników. Mówimy łącznie o dwóch tych raportach, zatem proszę odpowiednio dzielić te wypowiedzi.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, bardzo dziękuję za wszystkie głosy. Również za krytyczne. Są one dla nas zobowiązaniem do jeszcze lepszych kontroli.

Przechodząc do istoty, chciałbym zwrócić państwa uwagę na fakt, że jako Najwyższa Izba Kontroli prowadzimy te kontrole post factum. Opisujemy stan faktyczny i rozu-

miem, że co do stanu faktycznego państwo zgadzają się. Pan przewodniczący Polaczek wskazywał, że ma opinię odmienną od NIK-u, jeśli chodzi np. o zlecanie usług przez te dwie firmy PKP. Pan doradca wyjaśni później z czego to wynikało.

Jeżeli chodzi o prywatyzację PKP Energetyka, to tu działaliśmy dosyć szybko, bo jak wspomniałem była to kontrola doraźna, zlecona przez Komisję i, jeśli chodzi o kwestie natury technicznej, to nawet nie byliśmy w stanie przygotować planu kontroli, który umożliwiałby nam porównywanie tej sytuacji na bardzo szerokim tle, np. europejskim, jak wygląda to w innych krajach. Oczywiście w pewnej perspektywie możemy to dla państwa przygotować. Nic nie stoi na przeszkodzie.

Podobnie jest też w kwestii stanu prawnego. Stwierdziliśmy, że nie możemy powiedzieć, że ta prywatyzacja miała charakter nielegalny. Oczywiście jest to opinia Najwyższej Izby Kontroli. Jesteśmy otwarci na to, co stwierdzi sąd. Proszę państwa, tę informację prezentowałem już na posiedzeniu Komisji do Spraw Kontroli Państwowej i tam padało wiele podobnych uwag i opinii do tej kontroli. Wówczas zarząd PKP poinformował nas, że przygotowuje wniosek do sądu o stwierdzenie nieważności prywatyzacji. Nie otrzymaliśmy tego wniosku, ponieważ wtedy stwierdzili państwo, że ma on jeszcze charakter poufny. Trudno mi powiedzieć, jakie przesłanki prawne, uzasadnienia stoją za tym wnioskiem etc.

Trzymaliśmy się tego stanu prawnego, który obowiązywał na ówczesną chwilę. Nie chciałbym dalej dywagować czy przedsiębiorstwo będące w rękach prywatnych, którego akcje posiada taki, czy inny fundusz… Czy zapewnia to bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej w naszym państwie? To jest bardzo rozległa kwestia, która jest dobra na dyskusje akademickie. Prowadzimy kontrolę infrastruktury krytycznej również w innych obszarach: zapasów paliw, bezpieczeństwa energetycznego kraju, gdzie prywatyzacja jest dość głęboka i nie wszędzie możemy stwierdzić, że takie obawy istnieją.

Odnośnie do wypowiedzi pana posła Króla, chciałbym powiedzieć, że ten cytat ze strony 7, który pan tu przytoczył, jest opisem stanu faktycznego. Proszę nie traktować tego jako uzasadnienia prywatyzacji PKP Energetyka przez Najwyższą Izbę Kontroli, ponieważ PKP nigdzie indziej nie były w stanie pozyskać środków finansowych, bo na przykład nie wyjaśniony był stan majątkowy, właścicielski etc. Nie, opisujemy stan faktyczny i nie jest to usprawiedliwienie decyzji o prywatyzacji PKP Energetyka.

Nie wiem czy moi współpracownicy chcieliby uzupełnić moją wypowiedź. Pan dyrektor, proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, panie dyrektorze. Proszę przedstawić się dla celów protokolarnych.

Doradca ekonomiczny w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji NIK Lech Oniszczenko:

Lech Oniszczenko. Doradca ekonomiczny w Departamencie Gospodarki.

Odnośnie do tego cytatu. Otóż ten wątek w tej informacji świadomie nie jest rozwijany. Nie jest, dlatego że cała ta kwestia była dogłębnie omówiona w innym raporcie Najwyższej Izby Kontroli, który ukazał się w październiku 2015 r., więc jest zbieg czasowy pomiędzy tymi informacjami. Tytuł tej informacji to „Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania grupy kapitałowej PKP". Warszawa, październik 2015 r. My ją przywołujemy na stronie 6 w przypisie. Ta informacja jest przywołana.

Jako autor tej informacji o prywatyzacji PKP przypuszczałem, że państwo są zaznajomieni z naszym wcześniejszym raportem. Jest cały raport na temat tego, jak wyglądało funkcjonowanie poszczególnych spółek, w tym także, w jakim stopniu na kondycje ekonomiczną całej grupy kapitałowej i poszczególnych spółek wpływały problemy z uregulowaniem stanu prawnego nieruchomości. Tam są te wszystkie szczegóły.

Dlatego też w tym raporcie, żeby powstał w miarę szybko, był zwarty, nie rozwijaliśmy w szerszy sposób tych wątków, żeby nie dublować zapisów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panu doradcy. Tu, w kolejności. Państwo z NIK-u cały czas mają głos. Później o głos prosił jeszcze pan poseł Król.

Doradca ekonomiczny Delegatury NIK w Warszawie Michał Musioł:

Chciałbym odnieść się do uwag pana przewodniczącego, które dotyczyły pierwszego raportu, czyli wydatków Grupy PKP i oceny, jaką sformułowaliśmy w stosunku do spółki PKP SA. Oczywiście, ż spółka PKP SA wydała najwięcej na usługi doradcze i eksperckie, ale ta okoliczność nie mogła stanowić kryterium dokonywania oceny. Kryterium dokonywania oceny stanowiła jakość i wyniki naszej oceny w stosunku do procedur przyjętych w spółkach, a także liczba postępowań zakupowych, w stosunku do których mieliśmy jakieś uwagi, a także wartość wydatkowanych środków, co do których mieliśmy jakieś uwagi.

Przedstawiłem państwu sytuację ogólną, dotyczącą mechanizmu zlecania usług. Natomiast informacje szczegółowe, dotyczące nieprawidłowości stwierdzonych w każdej ze spółek, znajdują się oczywiście w części szczegółowej informacji. Ta sytuacja nie była identyczna, dlatego też oceny w dwóch spółkach, w których stwierdziliśmy stan, jaki zasługuje na ocenę lepszą niż w dwóch pozostałych spółkach, takich jak PKP Informatyka i PKP Intercity, ta ocena jest inna.

Dodam jeszcze, że ocena wypracowana przez mój zespół, dotycząca PKP SA również była oceną negatywną. Natomiast w ramach postępowania odwoławczego ta ocena została zmieniona.

Odnosząc się do uwag pana Henryka Grymela, konsekwencji naszych raportów i tego, co dalej się z nimi dzieje. Najwyższa Izba Kontroli działa w ramach ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli. Tak więc efektem naszej pracy są wnioski pokontrolne, wystąpienia i oceny. Mam nadzieję, że w wystąpieniach pokontrolnych dość kategorycznie zmierzyliśmy się z tymi nieprawidłowościami i przy użyciu kryteriów NIK, czyli niegospodarności, nierzetelności, niecelowego działania, braku oszczędności, możliwości występowania mechanizmów korupcjogennych wszystko to wykazaliśmy w naszej kontroli.

Kontrola bardzo była nastawiona na to, aby po naszej kontroli poprawić sytuację w spółkach i nie tyle (choć było to równoważne) szukaliśmy przykładów nieprawidłowości, co skupialiśmy się na zaproponowaniu, zarekomendowaniu rozwiązań, które w przyszłości mogłyby być wdrożone przez spółki, które w przyszłości wykluczyłyby występowanie tego typu mechanizmów.

Dodam jeszcze, że pojęcie niegospodarności, którym posługuje się Najwyższa Izba Kontroli, nie jest tożsame z niegospodarnością, o której mowa w Kodeksie karnym. Udzieliłem wszelkich wyjaśnień w postępowaniach prowadzonych przez Prokuraturę Okręgową w Warszawie w stosunku do spółek i dalsze decyzje w tym zakresie należą do prokuratury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo, kolejne głosy współpracowników pana prezesa? Pan poseł Piotr Król w ramach polemiki. Potem sobie udzielę głosu.

Poseł Piotr Król (PiS):

Może nie w ramach polemiki, tylko pewnego wyjaśnienia. Bardzo dziękuję za informację o tym przepisie. Może zrzucę to na karb tego, że niezbyt precyzyjnie się wypowiedziałem. Nie chodzi o to, czy rozwinęli państwo wątki dotyczące innych obszarów spółek Grupy PKP, które (wynika to z poprzedniego raportu) wskutek braku działań nie miały takich możliwości, żeby sprzedawać niepotrzebne nieruchomości, czy też w bardziej racjonalny sposób gospodarować swoim majątkiem.

Stawiam tezę, że skoro była taka wiedza i następnie zleca się państwu kontrolę dotyczącą dość kontrowersyjnego obszaru, takiego, w którym żaden z operatorów kolejowych w Europie nie zlecił, to wydaje się, że mając taką wiedzę można było przynajmniej postawić hipotezę dotyczącą tego, co byłoby, gdyby w tym obszarze… Rozumiem, że tam z jednej strony zbadany był stan faktyczny, były wydane pewnego typu zalecenia, bo mi się mocno wydaje, że ten obszar, w którym nie podejmowano działań, stał się, na etapie formowania raportu o PKP Energetyki, pewnym alibi.

Przyszła NIK, powiedziała, że tego nie mamy, a tu mamy złotą kurę znoszącą złote jajka i można ją sprzedać. Znowu przyszła NIK i powiedziała, że z prawnego punktu widzenia mogliście to sprzedać i sprzedaliście. Panowie, od nas wymaga się, żebyśmy analizowali ten proces, jego konsekwencje w dłuższym okresie. Proszę nie traktować jako

zarzutu tego, co mówię, tylko wydaje mi się, że gdyby choć zasygnalizowano, w momencie powstawania drugiego raportu, że prowadzenie działalności w innych obszarach – tych, które państwo tak zdawkowo ujęli, o czym pisali we wcześniejszym raporcie – mogłoby zaskutkować w inny sposób. Być może nie byłoby tego alibi dla prywatyzacji PKP Energetyka.

Mam świadomość tego, że czas na przygotowanie drugiego raportu był krótszy. Ale mówię tylko o pewnym punkcie odniesienia. Jeden z raportów zleciły związki zawodowe. Ten raport był ogólnodostępny i tam wprost padały sformułowania, że żaden z krajów unijnych nie zdecydował się na taki proceder. Albo jest bezpośredni wpływ państwa (wtedy Skarb Państwa jest właścicielem), albo Skarb Państwa poprzez jedną ze dwóch spółek. Przy całym szacunku dla Najwyższej izby Kontroli, ale państwa argumentacja zupełnie do mnie nie trafia, bo wiedza była na tym etapie.

Nikt nie może powiedzieć, że państwo z uwagi na brak czasu… Ktoś wymagał od państwa analizy w tym obszarze, bo ktoś tę analizę wykonał. Rozumiem, że w tej chwili mogą państwo powiedzieć, że raport wtedy przedstawiony, który był rozdawany na posiedzeniu Komisji (zapoznałem się z nim) był niewiarygodny, albo w którymś obszarze był nieprawdziwy. Ale taka wiedza była, a państwo zupełnie się do tego nie odnieśli.

Mówimy o niezwykle istotnym obszarze funkcjonowania państwa i, po prostu, tego mi zabrakło. Nie bywam zbytnio ortodoksyjny, jeżeli chodzi o sprawy gospodarcze, ale te państwa głosy ugruntowały mnie w moim poglądzie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pozwolę udzielić sobie głosu. O głos prosił też pan minister Andrzej Adamczyk, którego dziś gościmy.

Dwie moje generalne konkluzje, panie prezesie, a propos pierwszego raportu, dotyczącego wydatków spółek PKP na usługi doradcze i eksperckie. Myślę, że nie jest to tylko moja osobista opinia, ale podziela ją istotna część Komisji. Jeżeli chodzi o porównanie praktyk do wniosków, to powiem mocno, ale te wnioski są dla mnie – mogę to nazwać – wyjątkowo niebywałe. W gruncie rzeczy jest to stwierdzenie, że dalej można iść w tego rodzaju praktyki. Nic nikomu się nie stanie.

Mówimy też historycznie o procesie, bo (oczywiście nie muszą państwo do tego się odwoływać) cały model ukształtowania zarządów spółek Grupy PKP, ten menadżerski, od 2012 r. opierał się m. in. na tym, że dlatego minister wyraża zgodę na wynagrodzenia po 100 czy 80 tysięcy złotych dla prezesów i członków zarządu, żeby w sposób, powiedziałbym, wyjątkowo kompetentny, bez posługiwania się tysiącami pomocników, wprowadzić nowy model zarządzania, zgodnie z przepisami Kodeksu spółek handlowych. Robić to w sposób wyjątkowo rzetelny, wnikliwy itd. Zamiast tego mieliśmy proces, który nigdy wcześniej nie wystąpił w historii grupy PKP. Nie jest to objęte zakresem raportu, ale gdybyśmy dodali do tego wyjątkowy rozrost aparatu biurokratycznego w kluczowych spółkach Grupy PKP, to również jest to niebywała, nie występująca wcześniej sytuacja.

Jeżeli chodzi o wzrost wynagrodzeń, wzrost funkcji dyrektorów wykonawczych, którzy nigdy nie występowali. Jeśli był, to jeden, dwóch, ale nie dziesięciu. Tutaj sygnalizują państwo o Monthy Python-ie. Były wydatki. Nie było celowości. Rozrastała się struktura i wzrastały wynagrodzenia. Konkluzja jest taka, że jest to pozytywne z jakimiś zastrzeżeniami. Ja przyjmuję to tylko do wiadomości.

I uwaga generalna. Druga. Komentując państwa rzeczowe, skąd inąd, wypowiedzi, dotyczące doraźnego modelu kontroli. Zwracali państwo uwagę na fakt, że nie było na to zbyt dużo czasu. Jako wiceszef Komisji będę rekomendował prezydium, aby Komisja ponownie wystąpiła do prezesa Najwyższej Izby Kontroli, aby dokonać pogłębionej analizy całego tego zagadnienia, choćby w kontekście oceny, jakiej dokonał zarząd, czyli nieważności procedury wyłonienia nabywcy PKP Energetyka. Mówimy o kwocie 1,4 mld zł. Jeśli to postępowanie zakończyłoby się powodzeniem, to trzeba też zgromadzić środki, żeby ten proces odwrócić.

Na koniec powiem jeszcze o tym, co zasygnalizował pan Adrian Furgalski. Jest to taki element europejski. Chodzi o część wydatków, które zostały poniesione wcześniej przez PKP Energetyka w ramach modernizacji infrastruktury kolejowej. Mamy tam osobliwy

problem, który może wypłynąć przy późniejszym kwalifikowaniu środków poniesionych na inwestycje. Mówię o części, która odnosi się do infrastruktury energetycznej , ale nie będę rozwijał dziś tego tematu. Pozwolę sobie na odrębne wystąpienie do pana prezesa, bo jest to, powiedziałbym, dyskusyjny problem o pewnej dość istotnej kwocie, która została wykorzystana przed prywatyzacją PKP Energetyka.

Tyle z mojej strony. Dzięki uprzejmości pana przewodniczącego Bogdana Rzońcy, który już powrócił, kontynuuję przewodnictwo posiedzenia. Teraz oddałbym głos panu ministrowi Adamczykowi.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, panowie ministrowie, panowie prezesi, panie i panowie posłowie, wiele wypowiedzi pojawiło się już na temat, nie tyle raportu Najwyższej Izby Kontroli, co sytuacji w Grupie PKP SA w ostatnich latach. Pani Anna Paluch przywołała klimat, ale i argumenty dyskusji, która toczyła się w ostatnich latach w polskim parlamencie. Raport Najwyższej Izby Kontroli, w części dotyczącej wydatków na realizację usług, w zasadzie potwierdził wszystkie te argumenty i tezy, które wówczas posłowie opozycji, wypowiadali w Sejmie przed październikiem 2015 r. Później jako posłowie, w części członkowie rządu, po wyborach w 2015 r. do polskiego parlamentu.

Przyłączam się do tych, których bardzo dziwi bardzo wstrzemięźliwa ocena, jak by na to nie patrzeć, sytuacji, która miała miejsce w spółkach PKP SA i w samej PKP SA. Ministerstwo Infrastruktury 22 kwietnia 2016 r. złożyło wniosek do Prokuratury Rejonowej, który sam podpisałem. Jest to zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa. W przypadku trzech spółek prokuratura wszczęła postępowanie w tej sprawie. Czekamy na jego wynik. Toczy się postępowanie.

Można powiedzieć, że dziś stawiamy tu kropkę. To, co zostało powiedziane, zostało powiedziane. Panowie z Najwyższej Izby Kontroli mają swoje zdanie. Niezmienne. Przychylam się do tez przedstawionych przez pana ministra, przewodniczącego Jerzego Polaczka, że warto pogłębić tę kontrolę. Warto jeszcze raz zastanowić się nad tym, jak ostatecznie ocenić to wszystko, co działo się w tej grupie.

Co do prywatyzacji PKP Energetyka. Nie ukrywam, że byłem bardzo zdziwiony oceną przez Najwyższą Izbę Kontroli procesu, który miał miejsce. Wątpliwości dotyczące możliwości sprzedaży części infrastruktury, która – jak mówi ustawa – wchodzi w skład linii kolejowej o państwowym znaczeniu, infrastruktury, która jest własnością PKP SA lub PKP PLK, zaś przeniesienie jej własności, poprzez przeniesienie własności akcji, znajduje tu akceptację Najwyższej Izby Kontroli.

Abstrahując od wątków, które odnoszą się do początku tego wieku, do 2005 r., imputowanie panu ministrowi Jerzemu Polaczkowi, że to on zapoczątkował ten proces, absolutnie jest nieuzasadnione. Warto też się zastanowić, warto zadać sobie pytanie, w jakim celu w art. 18 ust. 3 ustawodawca określił zakaz sprzedaży tej infrastruktury. Czy postawił akademicki problem prawnikom i ekspertom? Czy wskazał konieczny wysiłek umysłowy, który każe ocenić, że jeżeli przenoszona jest własność akcji spółki, która jest właścicielem infrastruktury krytycznej, to wówczas nie ma zagrożenia dla interesów państwa, a jeżeli przenoszona jest własność spółki, to ten interes państwa jest zagrożony.

Tutaj należy zadać sobie pytanie, czy to był cel kontroli? Czy Najwyższa Izba Kontroli, przeprowadzając kwerendę tych procesów, w ostateczny sposób nie usprawiedliwiła tych, którzy doprowadzili do przeniesienia własności akcji tejże spółki PKP Energetyka, o czym mówił pan prezes Adrian Furgalski. Przestrzegano poprzednią panią minister.

Panie prezesie, przestrzegał ją nie tylko pan Syryjczyk, ale przestrzegali także panią minister Wasiak posłowie Prawa i Sprawiedliwości. Zresztą nie tylko. Przedstawiciele związków, związkowcy i środowiska związane z transportem kolejowym. Te osoby przestrzegały przed tą sprzedażą i jej skutkami. Było wiele osób, które przestrzegały, jednoznacznie artykułowały swoje stanowisko. Sformułowania „ani kroku dalej” były częstym zjawiskiem w tej debacie.

Panie prezesie, koncentrowanie istoty oceny na tym, że zarząd PKP SA nie zlecił analizy przed procesem kupna-sprzedaży, a zlecił ją dopiero po procesie kupna-sprzedaży – sam nie wiem jak to interpretować – mnie absolutnie to nie satysfakcjonuje. Zaś

co do dalszych działań, to tym bardziej przekonuje mnie ta dyskusja, ta debata, że sąd powinien, wręcz musi zbadać czy naruszono ust. 3 art. 18 ustawy o komercjalizacji PKP.

Padały tutaj pytania. Zaś co do samego wniosku do sądu, to pragnę zauważyć, a mam taką wiedzę, że grupa ekspertów–prawników, ich tutaj zaangażowanie jako podmiotów zewnętrznych, była absolutnie usprawiedliwiona. Grupa autorytetów stwierdziła, że ich zdaniem, nie zaistniał stosunek prawny pomiędzy sprzedającym a kupującym, poprzez zaniedbanie, zaniechanie i niedopilnowanie procedur. Z punktu widzenia prawa nie doszło do przeniesienia własności akcji. Potwierdzili to swoim autorytetem pan profesor Siemiątkowski, profesor Tuzimek, profesor Zarzecki, profesor Chudzikiewicz, profesor Popiołek, profesor Wierzbowski oraz mecenasi – panowie Potrzeszcz, Seredyński i Ruciński.

Swoją opinię dołączyli do wniosku, który, o ile wiem, zarząd PKP skierował do… Jest tutaj z nami pan dyrektor Ciszak, pan mecenas Potrzeszcz. Ta opinia została załączona do wniosku. Nie chciałbym teraz zderzać opinii profesury, znamienitych przedstawicieli prawa, akademików z opinią Najwyższej Izby Kontroli. Jedno jest pewne. Czekamy na decyzję sądu w tej sprawie, na ocenę tego wniosku.

Powtarzam jeszcze raz, że z zainteresowaniem będę oczekiwał na ocenę sądu, z punktu widzenia naruszenia, moim zdaniem i nie zmieniam opinii od wielu miesięcy, art. 18 ust. 3 ustawy o PKP.

Co do tej pierwszej części, myślę, że również drugiej, pan minister Bittel też ma swoje przemyślenia, bo też przeprowadził bardzo ciekawe i pouczające analizy. Panie ministrze, jeżeli jest pan gotów, to bardzo proszę zapoznać nas z wynikami tej analizy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przepraszam bardzo, szanowni państwo, mamy taki problem, że sala została zarezerwowana do godz. 18.00. Sprawa jest oczywiście bardzo poważna. Chcielibyśmy zakończyć dzisiejszą debatę, i pewni kolejną, jednym bardzo ważnym wnioskiem, o którym mówił pan poseł Polaczek i pan minister Adamczyk.

Wobec tego udzielę jeszcze głosu panu ministrowi Bittelowi. Widzę, że jest potrzeba kontynuacji tego typu tematu i w stosownym czasie naradzę się z prezydium Komisji. Powrócimy do tematu.

Podsekretarz stanu w MIiB Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. W związku z tym, że mamy mało czasu i zapowiedzią, że dyskusja będzie kontynuowana, to powiedziałbym, że z mojego punktu widzenia, w kontekście prywatyzacji spółki PKP Energetyka, że znacznie bliższy jest mi wniosek, jaki znajduje się w raporcie, o którym wspomniał pan dyrektor, o funkcjonowaniu grupy kapitałowej PKP, gdzie w pkt 3 wniosku na str. 17 jest takie zdanie – „Jest to wniosek do ministra infrastruktury i rozwoju o zapewnienie decydującego wpływu państwa na zarządzanie infrastrukturą energetyczną, telekomunikacyjną oraz informatyczną, niezbędną do prowadzenia ruchu kolejowego w przypadku wdrożenia procesu prywatyzacji spółek Grupy PKP, do których dyspozycji wspomniana infrastruktura została przekazana”.

Rzecz polega na tym, że NIK rzeczywiście działa post factum. To jest oczywiste. Ten raport został sporządzony już po tym, kiedy ta transakcja związana z PKP Informatyką została domknięta, również finansowo. Można powiedzieć, że działania Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, podjęte w aspekcie tej prywatyzacji, które mają swój finał m.in. we wniosku do sądu, stanowią naturalną realizację tego wniosku wynikającego z raportu NIK. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jak powiedziałem, wrócimy do tematu. Panie prezesie, proszę być przygotowanym na pogłębioną analizę tej sytuacji. Stosowne pismo wpłynie do pana prezesa w tej sprawie.

Bardzo dziękuję wszystkim państwu obecnym na tym posiedzeniu. W tej chwili zamykam dyskusję i kończę posiedzenie Komisji Infrastruktury.